TREŚĆ

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN INFORMACYJNY
IZBY PRZEMYSŁOWO - HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK III — GDYNIA, 5 września 1934 r. — NR. 24

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska tel. 19—28
Prenumerata: w kraju kwartalnie 3,— zł, zagranicą 5,— zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

REWIZJA UMOWY WARSZAWSKIEJ

Polsko-gdańskie układy gospodarcze z dn. 6. VIII 1934 roku.

Podstawą stosunków polsko-gdańskich od chwili ukonstytuowania się Gdańska, jako Wolnego Miasta, stała się t. zw. „Umowa Warszawska", która została podpisana w Warszawie dn. 24 października 1921 r., a która weszła w życie dn. 10 stycznia 1922 r. (Dz. U. R. P. Nr. 16, poz. 139 z 1922 r.).

Umowa ta została zawarta na 10 lat, z tem, że po upływie tego terminu umowa nie wygasa, lecz może ulec zmianie, bądź to w drodze porozumienia się stron, bądź też w drodze procedury ligowej przewidzianej dla sporów polsko-gdańskich.

10 letnie doświadczenie wykazało, że Umowa Warszawska posiada znaczne luki i niedopatrzenia.

Umowa Warszawska (cz. VI) powierzyła — zgodnie zresztą z intencją Konwencji Paryskiej — organizację służby celnej na obszarze Gdańska władzom Wolnego Miasta. Umowa Warszawska nie zastrzegła jednakże Polskiemu Centralnemu Zarządowi Ceł ani wpływu na skład personalny tej jednostki, ani sankcyj dyscyplinarnych w stosunku do tego personelu. Jedynym organem, mającym zapewnić jednolitość stosowania przepisów celnych, byli przydzieleni do gdańskich urzędów polscy inspektorzy celni, których rola została jednak ograniczona do roli obserwatorów, gdyż zadaniem ich było jedynie usterkowanie odpraw celnych, dokonywanych przez celników gdańskich.

Przedstawiony stan rzeczy wkrótce doprowadził do tego, że władze gdańskie, zainteresowane w mniejszym od władz polskich stopniu w rygorystycznem wykonywaniu przepisów celnych — wskutek geopolitycznego położenia Gdańska, — zorjentowane w kierunku wolnohandlowym, zaczęły tolerować szereg odchyleń w interpretacji obowiązujących przepisów. W ten sposób stwarzały one dla portu gdańskiego dodatkowy moment sztucznej atrakcyjności. Takie nastawienie władz gdańskich stało się przyczyną niezliczonych sporów pomiędzy jednostką celną gdańską, a Polskim Centralnym Zarządem Ceł.

Odrębny udział Umowy Warszawskiej (cz. VII) traktuje o zakazach przywozu i wywozu. Dla Polski, jako dla państwa, które nie wprowadziło w żadnej postaci ograniczeń dewizowych, posiada doniosłe znaczenie okoliczność, aby wydane dla ochrony bilansu handlowego zakazy przywozu nie były w żaden sposób obchodzone. Takim sposobem obchodzenia zakazów przywozu stały się w pewnym okresie gdańskie autonomiczne kontyngenty przywozowe, za których pośrednictwem zakazane do przywozu towary — wobec braku między Polską a Gdańskiem granicy gospodarczej — swobodnie przenikały do Polski. Było to również źródłem ustawicznych zatargów polsko — gdańskich.

Władze celne, którym powierzona jest ochrona granic, nie poprzestają na pełnieniu czysto celnych funkcyj, lecz jednocześnie dokonywują szeregu czynności w interesie innych działów administracji państwowej (np. stosowanie przepisów weterynaryjnych, sanitarnych itp.). Otóż i na tem tle pomiędzy Polskim Centralnym Zarządem Ceł, a jednostką celną gdańską istniał szereg nieporozumień

gdyż władze gdańskie, zasłaniając się swemi odmiennemi przepisami, odmawiały przy dokonywaniu odpraw celnych stosowania polskich przepisów. Na tle tych przedstawionych w ogólnych zarysach głównych brakach Umowy Warszawskiej pomiędzy Polską a Gdańskiem powstał szereg spornych kwestyj, które były rozpatrywane przez kompetentne organa międzynarodowe. Ponieważ jednak spory te wskutek metod stosowanych przez wymienione organa — ciągnęły się latami, a życie postępowało prędzej niż procedura ligowa, zarówno Gdańsk jak i Polska, nie mogąc doczekać się rozstrzygnięcia przez instytucję genewską wszystkich tych spornych kwestyj, jęły się chwytać różnych zarządzeń administracyjnych, które w wyniku doprowadziły do tego, że — mimo istnienia jednego obszaru celnego — pomiędzy Polską a Gdańskiem zaczęła się tworzyć barjera, krępująca wolny obrót towarów zarówno w jednym, jak i w drugim kierunku i będąca zaprzeczeniem samej istoty Wolnego Miasta Gdańska pomyślanego, jako część polskiego obszaru gospodarczego.

W tym krytycznym momencie Polska i Gdańsk, nie czekając rozstrzygnięcia swych wniosków w sprawie zmiany postanowień Umowy Warszawskiej, postanowiły dokonać tej rewizji w drodze bezpośredniego porozumienia, tak, jak równo rok temu w drodze takiego porozumienia został zawarty układ w sprawie korzystania przez Polskę z portu gdańskiego. Rozpoczęto rokowania, które po półrocznych wysiłkach doprowadziły do podpisania w dn. 6 sierpnia br. sześciu układów wraz z protokółami dodatkowemi i szeregiem not uzupełniających.

Układy te są następujące:

1). Układ w sprawie uregulowania niektórych kwestyj celnych,
2). Układ w sprawie udziału Gdańska w kontyngentach przywozowych,
3). Układ w sprawach weterynaryjnych,
4). Układ w sprawie ochrony roślin,
5). Układ w sprawie nadzoru nad artykułami żywności,
6). Układ o obrocie artykułami rolnictwa, ogrodnictwa i rybołówstwa.

1. Układ w spr. celnych postanawia, że wszelkie zarządzenia Polskiego Centralnego Zarządu Ceł mają być niezwłocznie wykonywane przez jednostkę celną gdańską, niezależnie od tego czy jednostka ta uważa je za zgodne z obowiązującym stanem prawnym, czy też nie. W wypadkach różnicy zdań decydować ma Wysoki Komisarz Ligi Narodów w Gdańsku w drodze skróconej do 37 dni procedury. Jednakowoż wdrożenie tej procedury niema w niczem opóźnić wykonalności zarządzenia. Od rygoru natychmiastowej wykonalności wyłączone są jedynie ściśle wyliczone przywileje Gdańska, gdzie jednak ma zastosowanie skrócona procedura.

Układ zapewnia Centralnemu Zarządowi Ceł wpływ na personalny skład jednostki gdańskiej. Obsadzenie ważniejszych stanowisk odbywać się będzie na przyszłość w porozumieniu z tym Zarządem. Będzie on miał również prawo domagania się usunięcia nielojalnych w stosunku do interesów służby celnej urzędników gdańskiej jednostki celnej postępowania dyscyplinarnego i udziału w dochodzeniu, wszczętem z inicjatywy władz gdańskich. Różnice zdań, wynikające z powyższych uprawnień, będzie rozstrzygać Wysoki Komisarz Ligi Narodów w wymienionym wyżej trybie.

W innych artykułach układu zostały sprecyzowanie uprawnienia polskich inspektorów celnych, omówiona organizacja gdańskiej jednostki, zastrzeżona znajomość przez gdańskich urzędników celnych języka polskiego, uregulowana sprawa kredytów celnych.

Postanowienia tego układu stanowią polepszenie dotychczasowego stanu, przy którym Polska nie miała żadnego wpływu na personalne sprawy jednostki gdańskiej i poza którym wydawane tej jednostce zarządzenia mogły pozostać niewykonane do czasu uprawomocnienia się wyroku w powstałym z tego tytułu sporze.

2). Układ w sprawie korzystania przez Gdańsk z kontyngentów przywozowych ustala nowy porządek w zaopatrywaniu się Gdańska w objęte zakazami przywozu towary zagraniczne. Na mocy układu Gdańsk zrzeka się przysługującego mu dotychczas prawa do autonomicznych kontyngentów przywozowych i godzi się, aby firmy gdańskie uczestniczyły narówni z firmami polskiemi w podziale kontyngentów dokonywanych przez Centralną Komisję Przywozową. Gdańskie sfery gospodarcze będą reprezentowane w Komisji w ten sam sposób, jak polskie organizacje. Wysokość gdańskiego udziału została określona procentowo dla każdej pozycji taryfy celnej, przyczem jednak to procentowe określenie udziału Gdańska nosi charakter gwarancyjny i ma znaleźć zastosowanie jedynie w wypadku nieosiągnięcia porozumienia w łonie Centralnej Komisji Przywozowej na podstawie stosowanych przez nią zasad ogólnych.

Ponadto z uwagi na odmienną strukturę gospodarczą Gdańska zostały mu zapewnione, z uwzględnieniem rzeczywistych potrzeb Gdańska, pewne ilości towarów określone w liczbach stałych.

Tak więc układ przez usunięcie samego objektu sporu, który stanowiły dotychczas autonomiczne gdańskie kontyngenty, jest znacznym krokiem naprzód w kierunku gospodarczego zespolenia Gdańska z Polską, co jak głosi wstępna formuła układu — stanowi dążenie układających się Stron.

3. Układ weterynaryjny reguluje sprawę przywozu artykułów zwierzęcych ze wspólnej zagranicy. Przywóz będzie mógł się odbywać wyłącznie na podstawie polskiego zezwolenia. O ile na podstawie gdańskich przepisów również jest wymagane zezwolenie, dodatkowo będzie musiało być przedstawione zezwolenie władz gdańskich. Pozatem układ precyzuje warunki współpracy weterynaryjnej i znosi potrzebę pozwoleń we wzajemnym obrocie.

4. Na podstawie układu w sprawie ochrony roślin Gdańsk zobowiązał się przejąć polskie przepisy z tego zakresu i stosować je w odniesieniu do przywozu z zagranicy. Obrót między Polską a Gdańskiem ma być traktowany, jak obrót wewnętrzny.

5. W układzie o nadzorze nad artykułami żywności (sanitarnym) Gdańsk zobowiązał się do przyjęcia szeregu przepisów polskich przez co została załatwiona sprawa przywozu tych artykułów z zagranicy.

6. Układ w sprawie obrotu produktami rolnictwa, ogrodnictwa i rybołówstwa reguluje sprawę zaopatrywania Gdańska w te artykuły przez rolnictwo pomorskie. Rolnictwo pomorskie było oddawna nastawione na zbyt swych produktów w Gdańsku. W ostatnich jednak czasach władze gdańskie, pragnąc przyjść z pomocą swemu rolnictwu, które już i przedtem było obciążone wyższemi kosztami produkcji, a które wskutek spowodowanej kryzysem deruty cen znalazło się w specjalnie trudnem położeniu, przystąpiły do reglamentacji obrotu artykułami rolniczemi. Odbiło się to w ujemny sposób na polskich dostawcach. Dostawcy ci bowiem byli niezorganizowani i nietylko, że musieli ponosić skutki ilościowego ograniczenia dowozu artykułów z Polski, lecz ponadto jeszcze nie byli w stanie uzyskać dobrych cen od powołanych do życia przez władze gdańskie organizacyj.

To też układ przedewszystkiem ściśle ustalił zakres produktów, podlegających reglamentacji na obszarze Gdańska, postanawiając, że obrót pomiędzy Polską a Gdańskiem innemi produktami ma być wolny i nieograniczony. W zakresie zaś produktów objętych reglamentacją zostały ustalone wysokości dostaw z Polski. Podziałem tych wysokości ma się zająć specjalnie powołana w tym celu przez Rząd polski Komisja Rozdzielcza, przyczem Gdańsk gwarantuje odbiór ustalonych ilości i właściwą cenę.

Szczegółowe umowy pomiędzy gospodarczemi organizacjami ze strony Polski i Gdańska mają ustalić dalsze warunki tych dostaw przyczem — w razie nieosiągnięcia przez te organizacje porozumienia — sprawa przechodzi na płaszczyznę urzędową i ma być załatwiona pomiędzy Rządem polskim a Senatem gdańskim. Wysokość dostaw została obliczona na podstawie faktycznego przywozu z Polski do Gdańska w ostatnich latach z uwzględnieniem obecnego stanu rynku gdańskiego.

W ten sposób została uregulowana sprawa zaopatrywania przez rolnictwo pomorskie Gdańska w artykuły żywnościowe, przyczem w zakresie dostaw został wyeliminowany moment niepewności i rolnictwu polskiemu zostało zapewnione uzyskanie korzystnej ceny.

Wszystkie wymienione układy zostały zawarte na 2 lata z automatycznem przedłużeniem o dalszy rok, w razie braku wymówienia układu w 6 mies. terminie.

Układy (z wyjątkiem ostatniego) wchodzą w życie z dn. 1 września b. r. przyczem między Polską a Gdańskiem zostaje przywrócony wolny obrot towarów.

Układ w sprawie obrotu produktami rolnictwa, ogrodnictwa i rybołówstwa wchodzi w życie z dn. 10 sierpnia br.

Kompleks układów zawartych z Gdańskiem w dn. 6 sierpnia 1934 r. nie zmienił istoty stosunków polsko-gdańskich, przewidzianej w Konwencji Paryskiej z dn. 9 listopada 1920 r. Układy te całkowicie odpowiadają duchowi i intencjom Konwencji i stanowią powrót do jej zasad nadwerężonych przez niedopatrzenia Umowy Warszawskiej.

Podporządkowanie gdańskiej jednostki celnej Polskiemu Centralnemu Zarządowi Ceł, stanowiące myśl przewodnią układu celnego, zamyka lukę gdańską, która się utworzyła w systemie polskich zarządzeń celnych.

Układ kontyngentowy przywraca pomiędzy Polską a Gdańskiem wolny obrót towarów.

Wreszcie układy weterynaryjny, fitopatologiczny i sanitarny zapewniają Polsce na odcinku gdańskim całkowitą ochronę granicy.

W ten sposób została stworzona — przynajmniej w teorji — podstawa do dalszego normalnego kształtowania się polsko-gdańskich stosunków gospodarczych. Powiadamy — w teorji — gdyż wszelkie najprzemyślniejsze klauzule i najbardziej kazuistycznie sformułowane teksty mijają się z celem, jeżeli nie idzie z niemi w parze dobra wola kontrahentów.

Ponieważ jednak w toku rokowań Polska i Gdańsk dały wyraz woli dalszego współżycia i ponieważ obie strony wykazały zrozumienie dla żywotnych interesów swego partnera, można przypuszczać, że układy z dn. 6 sierpnia będą stanowiły pozytywny i trwały czynnik polskiego życia państwowego.

Eustachy Wołłowicz.

KONOSAMENT W ŚWIETLE OBOWIĄZUJĄCYCH PRZEPISÓW I NOWYCH TENDENCJI ROZWOJOWYCH

II.

Wystawienie konosamentu w granicach państwa polskiego podlega opłacie stemplowej 10 gr. według art. 93, p. a. 94 ustawy z dn. 1. VII. 1926 r. o opłatach stemplowych (Dz. U. R. P. z 1932 r. Nr. 41, p. 412).

Khn przepisuje w § 643, jaką treść powinien konosament posiadać, treść ta jest jednak tylko fakultatywną i odchylenia od niej nie powodują, jak np. braki w ustawowo przepisanej treści weksla, nieważności dokumentu. Według § 643 Khn konosament powinien zawierać: 1) nazwisko kapitana, 2) nazwę i przynależność państwową statku [1]) 3) nazwisko załadowcy, 4) nazwisko odbiorcy, 5) port załadowania, 6) port przeznaczenia albo port, w którym port przeznaczenia ma dopiero być zlecony port d'ordres, port of call, (port zlecenia, Orderhafen,) 7) opis załadowanych względnie do przewozu przyjętych ładunków, oznaczenie ich ilości i znaków, 8) postanowienia dotyczące frachtu, 9) miejsce i dzień wystawienia, 10) ilość wystawionych egzemplarzy. Poza swą istotną treścią konosament może zawierać najróżniejsze klauzule.

Odstępowanie wszystkich praw z konosamentu następuje albo przez proste wręczenie go nabywcy albo, jeżeli konosament wystawiony jest na zlecenie, co stanowi regułę przez indos (§ 363 ust. 2 Khn). Wystawca konosamentu imiennego może w stosunku do nabywcy podnosić wszystkie zarzuty, które się odnoszą do osoby nabywcy jego poprzedników oraz treści dokumentu, natomiast wystawca konosamentu na zlecenie tylko te zarzuty, które dotyczą ważności oświadczenia (podpisu) nabywcy na dokumencie oraz treści dokumentu i zarzuty, które wystawcy służą bezpośrednio w stosunku do nabywcy (§§ 363 ust. 2. Khn).

Kapitan obowiązany jest wydać ładunek uprawnionemu odbiorcy, przyczem wystarczy przedłożenie jednego egzemplarza konosamentu (§ 645 Khn). Jeżeli zaś u kapitana statku zgłosi się kilku odbiorców, posiadających każdy po jednym egzemplarzu konosamentu, wtedy może on wydania ładunku odmówić, ładunek w publicznym domu składowym albo innem pewnem miejscu np. magazynie portowym lub u ekspedytora zdeponować. O zdeponowaniu ładunku winien kapitan zgłaszających się po odbiór zawiadomić, podając motywy swego postępowania.

Ustawa wychodzi z tego założenia, że przy konosamencie na zlecenie wystawia się z reguły kilka egzemplarzy konosamentu i normuje stosunek wewnętrzny kilku posiadaczy konosamentu, jak następuje:

Uprawniony posiadacz egzemplarza konosamentu na zlecenie, odebrawszy ładunek, zanim posiadacz innego egzemplarza zgłosił się po odbiór ładunku, wyczerpał tem samem prawo do odbioru ładunku, wynikające z konosamentu. Prawo to przez dokonanie odbioru wygasa wobec posiadaczy innych egzemplarzy. Jest to konsekwencja właściwości konosamentu jako papieru wartościowego, stanowiącego legitymację do jednorazowego odbioru ładunku. Dopóki ładunek nie został jeszcze wydany, to spośród kilku zgłaszających się posiadaczy egzemplarzy konosamentu na zlecenie pierwszeństwo do odbioru ma ten posiadacz egzemplarza konosamentu, który w stosunku do pozostałych posiadaczy jako pierwszy uzyskał egzemplarz konosamentu i tem samem jako pierwszy nabył prawo do odbioru. Decyduje tu więc zasada prior tempore poteior iure (§§ 648, 649 Khn).

Konosament określa stosunek prawny pomiędzy armatorem i odbiorcą. Jego treść jest miarodajną, o ile chodzi o obowiązek wykonania przewozu w stosunku do odbiorcy i dostarczenie mu ładunku (§ 651 Khn).

Odbiorca może otrzymać ładunek tylko za wydaniem przedłożonego przez niego egzemplarza konosamentu, zaopatrzonego w pokwitowanie odbioru (§ 650 Khn).

Dla roszczeń odbiorcy, odnoszących się do ładunku, miarodajna jest pisemna treść konosamentu. Także odpowiedzialność przewoźnika wobec odbiorcy kształtuje się ściśle według pisemnej treści konosamentu (§ 651 Khn). Zobowiązanie wydania ładunku, wynikające z konosamentu jest, jak już zaznaczono, wybitnie skrypturalne (obligatio ex scriptura). Ścisła zależność zobowiązania od pisemnej treści dokumentu istnieje tak dalece, że przewoźnik odpowiada wobec odbiorcy za rodzaj i stan ładunku tak, jak wynika z opisu konosamentu, chociażby nawet w rzeczywistości ładunek nie odpowiadał opisowi.

Jeżeli np. według konosamentu przyjęto na statek w beczkach wino, a w rzeczywistości znajduje się w nich całkiem inny płyn o mniejszej wartości np. ocet, wtedy uprawniony z konosamentu odbiorca winien otrzymać zadeklarowane wino lub odpowiednie odszkodowanie. W tym przypadku je-

[1]) Reguła: statek winien być wymieniony co jest ważne ze względu na roszczenia w stosunku do armatora, za które odpowiada on statkiem, względnie dla których ustawa przyznaje prawo zastawu na statku.

dnak przewoźnik płaci tytułem odszkodowania nie całą wartość wina lecz tylko różnicę pomiędzy wartością zadeklarowanego wina i wartością octu. Od tak daleko idącej odpowiedzialności skrypturalnej może się przewoźnik uwolnić przez to, że udowodni, iż mimo staranności porządnego kapitana nie można było zauważyć, że formalna treść konosamentu jest sprzeczna z faktyczną zawartością beczek (§§ 652, 653 Khn). Powyższe zasady dotyczące odpowiedzialności przewoźnika z konosamentu przy przewozie ładunku w zamkniętych naczyniach mają również zastosowanie, gdy ładunek znajduje się w opakowaniu.

Od odpowiedzialności z konosamentu za integralność ładunku może się przewoźnik uwolnić przez umieszczenie specjalnych klauzul w konosamencie. Khn wspomina tylko o kilku tego rodzaju klauzulach, mianowicie: 1) „zawartość nieznana" (§ 654 Khn) [2]), 2) „ilość, miara i waga nieznana" (§§ 655, 656 Khn) [3]), 3) „wolny od odpowiedzialności za połamanie (popękanie)" [4]), „wyciekanie [5]), „uszkodzenie" (§ 657 Khn). Pierwsze dwie klauzule zwalniają od odpowiedzialności za zawartość ładunku w zamkniętych naczyniach lub opakowaniu oraz ilość, miarę i wagę ładunku, trzecia zaś od odpowiedzialności za wyciek, popękanie (połamanie) i uszkodzenie ładunku, ale tylko o tyle, o ile kapitan lub inna osoba pomocnicza przewoźnika (np. członek załogi) nie ponosi winy za szkody w ładunku (§ 657 Khn).

Surowa odpowiedzialność skrypturalna kapitana za ładunek uwydatnia się wtedy, jeżeli kapitan mimo, że uszkodzenie, zły stan i złe opakowanie są widoczne, braków tych w konosamencie nie wymienia. Odpowiada on wtedy za ładunek tak, jakgdyby powyższych braków w ładunku nie było, chociażby nawet konosament zawierał jedną z powyżej wymienionych klauzul. Ustawa wychodzi z założenia, że kapitan nie wymieniając w konosamencie widocznych braków ładunku czyli wystawiając t. zw. czysty konosament (clean bill of lading connaissement net) przyznaje temsamem milcząco, że braków niema. (§ 658 Khn).

W jakiej mierze załadowca dysponować może ładunkiem przed jego odbiorem w porcie przeznaczenia, zwłaszcza gdy ładunek znajduje się jeszcze w drodze i w jaki sposób kapitan winien się zastosować do dyspozycji załadowcy, odnoszących się do ładunku, zależy według § 659 Khn od rodzaju konosamentu. W razie wystawienia konosamentu na zlecenie kapitanowi nie wolno wykonywać zleceń załadowcy co do zwrotu lub

[2]) „contents unknown".
[3]) measures, weight, quantity unknown).
[4]) „Breakage".
[5]) „leage".

też wydania ładunku w porcie przeznaczenia, jak tylko za zwrotem wszystkich wystawionych egzemplarzy konosamentu. Obowiązuje go to także, jeżeli posiadacz jednego egzemplarza konosamentu zażąda wydania ładunku przed nadejściem ładunku do portu przeznaczenia.

Jeżeli kapitan postąpi inaczej, odpowiada wobec uprawnionego odbiorcy zgłaszającego się w porcie przeznaczenia, za szkody i straty, wynikłe ze zwrotu względnie wydania ładunku. Natomiast w przypadku konosamentu imiennego kapitan obowiązany jest zwrócić względnie wydać ładunek także bez przedłożenia konosamentu, jeżeli załadowca i wymieniony w konosamencie odbiorca na zwrot względnie wydanie ładunku się zgodzą. W przypadku jednak, gdy kapitan nie otrzyma wszystkich egzemplarzy konosamentu, służy mu przy wydaniu ładunku prawo żądania kaucji na zabezpieczenie ewentualnych strat, które może ponieść przewoźnik w razie zgłoszenia się posiadacza egzemplarza konosamentu w porcie przeznaczenia (§ 659 Khn).

Zasady powyższe dotyczące zwrotu względnie przedwczesnego wydania ładunku mają także zastosowanie w razie wygaśnięcia lub rozwiązania przez strony umowy o przewóz ładunku przed nadejściem przesyłki do portu przeznaczenia. Wchodzą tu w grę przypadki przewidziane w §§ 660, 628 do 641 Khn, mianowicie katastrofa lub kondemnacja statku, embargo, blokada, wybuch wojny, zakaz eksportu i importu, zajęcie lub zatrzymanie statku podczas wojny, inne zarządzenie władzy wyższej (Verfügung von hoher Hand).

Wystawienie konosamentu, przyjęcie i wydanie ładunku wchodzi w zakres ustawowych pełnomocnictw kapitana. Przy wykonywaniu tych czynności winien on stosować staranność porządnego kapitana statku, odpowiadającego za wszelkie szkody i straty w ładunku, powstałe wskutek uchybień, nie dających się pogodzić z taką starannością (§§ 661, 511, 512, 527, 642 ust. 1 Khn). Obok kapitana odpowiada armator swym majątkiem morskim za wykonanie powyższych obowiązków służbowych kapitana (§ 533 Khn.)

Trasa, którą strony umawiające się ustalają dla przewozu ładunku, może składać się z kilku odcinków, objętych podróżami kilku statków. Zdarza się to wtedy, gdy brak bezpośredniej komunikacji do portu przeznaczenia. Odcinki trasy mogą także leżeć częściowo na morzu, częściowo na lądzie i ewentualnie na drogach śródlądowych.

Potrzeba ułatwienia komunikacji w tych wszystkich przypadkach wytworzyła zwyczajową instytucję prawną, mianowicie konosament bezpośredni (through bill of lading,

connaissement direct, polizza di carico per transito, Durchkonossement, Durchfrachtkonossement).

W razie wystawienia konosamentu bezpośredniego współdziała w przewozie ładunku kilku przewoźników. Khn z 1897 r. nie zawiera żadnych postanowień dotyczących tego rodzaju konosamentu, jest on bowiem zjawiskiem nowszych czasów. Ponieważ instytucja ta ma w obrocie morskim coraz szersze zastosowanie, powinna znaleźć ustawowe unormowanie, tembardziej, że w praktyce budzi co do swej konstrukcji i skutków prawnych pewne wątpliwości.

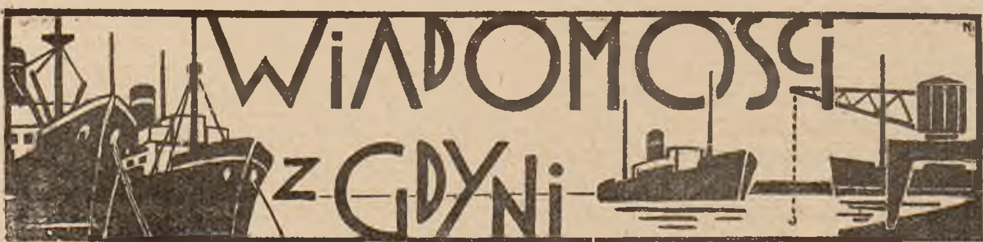
Sytuacja prawna w przypadkach konosamentu bezpośredniego może być bardzo zawiła, komplikuje się ona już, gdy kilku przewoźników współdziała tylko w przewozie morskim. Przyjmijmy najprostszą sytuację, że w przewozie morskim współdziała dwóch przewoźników. Wtedy albo pierwszy przewoźnik wystawia konosament na podróże obydwóch statków albo też obydwaj przewoźnicy wystawiają wspólny konosament. W pierwszym przypadku kapitan statku wyjeżdżającego z portu załadowania zawiera z armatorem drugiego statku umowę o przewóz ładunku na drugim odcinku trasy i staje się na tym odcinku wysyłającym w stosunku do tego armatora. Jeszcze więcej sytuacja komplikuje się przy konosamencie morsko - kolejowym, który częściowo jest konosamentem w ścisłem tego słowa znaczeniu i równocześnie dowodem załadowania względnie listem przewozowym w rozumieniu przewozu lądowego. Całkiem skomplikowana sytuacja powstaje, jeżeli przewóz ładunku idzie nietylko morzem, ale lądem i przez wody śródlądowe.

Konosament morsko — kolejowy wprowadziły polskie koleje państwowe i American Scantic Line dla przewozu towarów na polskich kolejach państwowych i statkach towarowych tejże linji, wychodzących z Gdyni do Nowego Jorku (list przewozowy - konosament).

W ślad tej linji poszło Polskie Transatlantyckie Towarzystwo Okrętowe, Linja Gdynia-Ameryka, posługując się bezpośredniemi konosamentami dla przewozu towarów, idących z głębi kraju (Polski) do Ameryki Północnej. Projektowane ze strony tego towarzystwa jest wprowadzenie konosamentów morsko - kolejowych dla przewozu towarów, idących z Polski drogą lądową do Konstancy i stamtąd drogą morską do Palestyny. Niewątpliwie konosament morsko - kolejowy ułatwia eksporterowi kalkulację cen towarów. Nadto z chwilą, gdy otrzyma on konosament taki od Zarządu Kolei nie potrzebujemy się troszczyć o przeładunek portowy, dysponuje towarem i może pod zastaw konosamentu otrzymać kredyt w banku.

Wprowadzenie takiego konosamentu nie zawsze jest jednak łatwe z powodu trudności ustalenia stawek dla kombinowanych frachtów morsko - kolejowych. (D. N.)

Dr. Władysław Sowiński



WYBORY DO IZBY.

Zarządzeniem Pana Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 29 sierpnia br., ogłoszonem w Nr. 200 „Monitora Polskiego" z dnia 1 września br. rozpisane zostały wybory do Izb Przemysłowo - Handlowych.

W myśl tego zarządzenia do Izby naszej, której kadencja upływa z końcem bieżącego roku, ma być wybranych 50 radców, 5 radców mianuje Pan Minister Przemysłu i Handlu, 5 zaś radców może wejść do Izby z kooptacji.

W związku z podziałem Izby na 3 sekcje — Przemysłową, Handlową i Żeglugowo-Portowa, ilość radców do każdej z tych sekcyj z wyborów przedstawia się w sposób następujący: do sekcji przemysłowej wybranych zostanie 20 radców, do sekcji handlowej również 20 radców oraz do sekcji żeglugowo - portowej 10 radców. Z 50 radców, którzy wejdą do Izby, 20 będzie wybranych w drodze wyborów przez ogół, uprawnionych do wzięcia udziału w wyborach do Izb Przemysłowo-Handlowych, pozostałych 30 radców wybranych zostanie przez zrzeszenia gospodarcze, wyznaczone przez P. Ministra Przemysłu i Handlu na wniosek komisarza wyborczego. Zrzeszenia te wybiorą po 12 radców do sekcji przemysłowej i handlowej i 6 radców do sekcji żeglugowo - portowej. Wyborcy do Izby, tak do sekcji przemysłowej, jak i handlowej dzielą się na dwie kategorje wyborcze. Do pierw-

szej kategorji przy wyborach w grupie przemysłowej należą osoby, spółki i przedsiębiorstwa, obowiązane do nabycia świadectw przemysłowych I—V kategorji włącznie dla przedsiębiorstw przemysłowych, do drugiej zaś kategorji — obowiązane do nabycia świadectw przemysłowych VI—VIII kategorji dla przedsiębiorstw przemysłowych, z wyłączeniem tych, które w myśl obowiązujących norm prawnych należą do przemysłu rzemieślniczego. W grupie przemysłowej pierwsza kategorja wyborcza wybiera 5 radców, druga zaś kategorja — 3 radców.

Przy wyborze w grupie handlowej do pierwszej kategorji należą osoby, spółki i przedsiębiorstwa obowiązane do nabycia świadectw przemysłowych I i II kategorji dla przedsiębiorstw handlowych, do drugiej zaś — obowiązane do nabycia świadectw przemysłowych III i IV kategorji dla przedsiębiorstw handlowych oraz świadectw przemysłowych I—IV kategorji dla zajęć przemysłowych. W grupie handlowej pierwsza kategorja wyborcza wybiera 5 radców, druga zaś kategorja — 3 radców.

Prawo wybierania w grupie żeglugowo-portowej posiadają osoby, spółki i przedsiębiorstwa, obowiązane do nabycia świadectw przemysłowych I i II kategorji dla przedsiębiorstw handlowych oraz I—V kategorji dla przedsiębiorstw przemysłowych, a które mają za przedmiot swej działalności handlowej lub przemysłowej żeglugę morską, spedytorstwo portowo-morskie. maklerstwo okrętowe, eksploatowanie urządzeń przeładunkowych, bocznic portowych, budowę i naprawę okrętów i specjalnych urządzeń portowych. Grupa ta nie dzieli się na kategorje wyborcze i wybiera 4 radców.

Minister Przemysłu i Handlu w związku z zarządzeniem wyborów do Izby mianował komisarzem wyborczym p. inż. Celichowskiego, naczelnika wydziału przemysłowego Pomorskiego Urzędu Wojewódzkiego, zaś plenarne zebranie Izby, które odbyło się w dniu 24 maja br. wybrało 6 członków głównej komisji wyborczej w osobach pp. wiceprezesów Izby L. Byczkowskiego i Dra. Wł. Smolenia, oraz radców: F. Hamerskiego, J. Macka, K. Muchy i R. Stobieckiego. Główna komisja wyborcza ma siedzibę w Gdyni.

STAŁA KOMISJA OPINJODAWCZA PRZY DEPARTAMENCIE MORSKIM M. P. i H.

Pan Minister Przemysłu i Handlu powołał przy Departamencie Morskim Stałą Komisję Opinjodawczą do spraw ekonomicznych z zakresu polityki morskiej. W składzie powyższej Komisji przewidziani są również przedstawiciele Związku Izb Przemysłowo-Handlowych oraz Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni.

OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO ZA MIESIĄC SIERPIEŃ 1934 R.

Obroty towarowe portu gdyńskiego za miesiąc sierpień przedstawiają się następująco: Ogólny obrót zamorski łącznie z obrotem przybrzeżnym wyniósł *rekordową cyfrę 662.055,7 t.* (w lipcu 587.183,3 t.), z czego na obrót zamorski przypada 655.277,6 t. (w lipcu 580.114,7 t.) Z cyfry tej na przywóz przypada 80.941,9 t. (w lipcu 100.845,8 t.), a na wywóz 574.335,7 t. (w lipcu 479.268,9 t.)

Obrót przybrzeżny łącznie z W. M. Gdańskiem oraz wnętrzem kraju drogą wodną wyniósł 6778,1 t. (w lipcu 7068,6 t.)

W porównaniu do miesiąca sierpnia 1933 roku ogólne obroty towarowe za ten sam miesiąc zwiększyły się o 84.573 t. Od 1 stycznia 1934 r. do 31. VIII. 34. ogólny obrót towarowy w porcie gdyńskim wyniósł 4.636.401,8 t.

Obrót niektórych towarów w miesiącu sprawozdawczym przedstawia się następująco:

WYWÓZ:	w tonach
Ryż	1.256,2
bekony	1.890,6
jaja	2.509,4
węgiel	458.294,7
bunkier	17.518,8
koks	31.558,—
cukier	6.862,7
makuchy	1.884.1
tkaniny	742,2
deski i łaty	32.321,6
metale różne	1.867,7
wyroby żelazne	2.094.3
szyny kolejowe	1.002,4

PRZYWÓZ:	w tonach
Nasiona oleiste	8.304.8
ryż surowy	6.451,7
śledzie	1.346.3
piryty	1.785,—
rudy różne	2.212,—
tłuszcze zwierz. sur.	1.375.6
tomasyna	6.814.—
skóry	2.534,6
bawełna	4.799.3
złom żelazny	32.432,2
miedź	1.044.4

Szczegółową analizę obrotów towarowych za sierpień podamy w następnym numerze.

UZUPEŁNIENIE POLSKO-RUMUŃSKIEJ TARYFY PORTOWEJ.

Od 15. IX. br. uzupełniono polsko-rumuńską taryfę portową bezpośredniemi stawkami opłat przewozowych na przewóz z portów polskich do stacyj rumuńskich następujących artykułów: samochodów, karoseryj i części żelaznych do nich, niektórych wyrobów żelaznych, maszyn mleczarskich i preparatów do niszczenia owadów.

ZEBRANIE KOMISJI DYPLOMOWEJ

Dnia 14 września b. r. w gmachu Urzędu Morskiego odbędzie się zebranie Komisji Kwalifikacyjnej dla orzekania o awansach w polskiej marynarce handlowej pod przewodnictwem dyrektora Urzędu Morskiego inż. St. Łęgowskiego.

EGZAMIN W PAŃSTW. SZKOLE MORSKIEJ

Dnia 29, 30 i 31 sierpnia rb. odbyły się egzaminy dyplomowe w Państw. Szkole Morskiej w Gdyni, którą ukończyło na Wydziale Nawigacyjnym 16 uczniów i 2 eksternistów, a na Wydz. Mechanicznym 8 uczniów i 1 eksternista.

Dyplomy otrzymali:

na Wydziale Nawigacyjnym:

Bystydzieński Zbigniew
Bensdorf Stanisław z wyróżnieniem
Hawryłkiewicz Marjan
Jurkiewicz Kazimierz
Kiwerski Andrzej
Kaczor Jerzy z szczególnem wyróżn.
Łuba Stefan
Masłocha Lucjan z wyróżnieniem
Mrozowicki Jan
Mikuła Leopold
Radziejowski Stanisław
Szaup Jan
Wojtecki Bohdan
Zaborski Władysław
Żebrowski Zbigniew
Gieorgjew Atanazy (Bułgar)

eksterniści:

Szrejber Dymitr
Nagel Jan

na Wydziale Mechanicznym:

Baum Tadeusz
Kawa Mieczysław
Kamieniobrodzki Stefan
Olak Marjan
Piskozub Marjan
Paprocki Karol
Pychoniewicz Kazimierz
Stortel Jan

eksternista:

Czerski Jan

WIZYTA FLOTY SOWIECKIEJ W GDYNI.

W dniu 3 bm. przybył do Gdyni zespół floty sowieckiej, składającej się z okrętu linjowego „Marat", oraz 2 kontrtorpedowców „Kalinin" i „Wołodarskiej" pod dowództwem dowódcy floty Bałtyckiej adm. Gallera. Przybycie floty sowieckiej jest odpowiedzią na niedawną wizytę w Leningradzie polskich kontrtorpedowców „Wicher" i „Burza" pod dowództwem admirała Unruga. Wizyta floty sowieckiej w Gdyni potrwa do 8 września br.



RUCH STATKÓW W ROTTERDAMIE W LIPCU B. R.

W ciągu lipca br. zawinęło do portu w Rotterdamie 1.176 statków o łącznej pojemności 1.907.974 t. r. n. W tym samym miesiącu roku ubiegłego zawinęło 1.090 statków o łącznej pojemności 1.662.787 t. r. n. Ruch statków za okres od stycznia do lipca włącznie dał również pomyślniejsze znacznie wyniki niż w roku zeszłym, gdy mianowicie w roku zeszłym w okresie tym zawinęło 6.901 statków o łącznej pojemności 10.905.092 t. r. n. to w roku bieżącym zawinęło statków 7.631 o łącznej pojemności 11.979.874 n. t. r. Widzimy więc, że ruch w porcie Rotterdamskim wykazał wzrost mniej więcej o 10 proc.

RUCH STATKÓW W PORCIE ANTWERPJI W SIERPNIU B. R.

W ciągu miesiąca sierpnia br. zawinęło do portu w Antwerpji 914 statków o łącznej pojemności 1.782.355 t. r. n. Dane, dotyczące tegoż miesiąca roku ubiegłego wykazują na wejściu 973 statki o łącznej pojemności 1.845.433 t. r. n. Z powyższego wynika, że pomimo wzrostu ilości statków, które do portu zawinęły, pojemność ogólna w porównaniu do roku zeszłego wykazuje spadek.

Ze statków, które zawinęły do portu w sierpniu br. 263 było pod flagą angielską, 187 pod flagą niemiecką, 124 — holenderską. 58 — belgijską, 54 — francuską, 53 — norweską, 49 — szwedzką, 33 — duńską, po 12 — amerykańską igrecką, 10 — fińską, 8 — włoską i rosyjską, 6 — japońską, po 5 — panamską, łotewską i portugalską, po 4 — pod brazylijską, hiszpańską i polską, 3 — pod jugosłowiańską, po 2 — pod egipską, litewską i tuniską i wreszcie 1 pod flagą islandzką.

ZNIŻKA OPŁAT PILOTOWYCH W HOLANDJI, KTÓRA WYWOŁA RÓWNIEŻ ZNIŻKĘ ICH W ANTWERPJI.

Od 1-go sierpnia zostały znacznie zniżone opłaty portowe w Rotterdamie i innych portach holenderskich. Statki hodenderskie, których kapitanowie i oficerowie posiadają dyplom pilota płacą odtąd tylko 3/8 normalnej taryfy. Statki linjowe zawijające powtórnie po zawinięciu do jednego obcego portu płacą połowę taryfy. Statki idące przez kilka portów holenderskich płacą tylko w pierwszym całą taryfę, w następnych — połowę.

Według traktatu z r. 1839 opłaty pilotowe w Antwerpji nie mogą być wyższe niż w Rotterdamie. Opłaty pilotowe w tym porcie wskutek tego również ulegną obniżeniu.

PROTOKUŁY RZYMSKIE WPŁYNĘŁY NA OŻYWIENIE RUCHU W TRIEŚCIE.

Z dniem 15 lipca weszły w życie podpisane w Rzymie umowy gospodarcze pomiędzy Włochami a Austrją i Węgrami. Jednym z celów tych umów dla strony włoskiej było spowodowanie ożywienia obrotu towarowego Austrji przez Triest, gdzie, jak donosiliśmy, poczyniono cały szereg udogodnień dla tranzytu towarów austrjackich. Wynik dla portu triesteńskiego okazał się już w lipcu niezmiernie pomyślny pod względem przeładunku towarów, mianowicie przeładowano 356.845 ton towarów; jest to w porównaniu do czerwca, gdy przeładunek towarów wyrażał się w liczbie 216.570 ton, wzrost o 140 tys. ton.

MAŁE OBCIĄŻENIE NABRZEŻY W KOPENHADZE.

Władze portowe Kopenhagi (The Port of Copenhagen Authority) wydały świeżo książkę z powodu 75-lecia tego portu jako niezależnej instytucji. Książka podkreśla nadzwyczajną rozbudowę linij nabrzeży w Kopenhadze, pod którym to względem przewyższa ten port wszystkie ważniejsze porty. Obliczony jest tonaż netto przypadający na metr bieżący nabrzeża w poszczególnych portach: w Kopenhadze przypada obecnie na metr bież. nabrzeża 176 t. netto tonażu rocznie, podczas gdy w Hamburgu 582, w Rotterdamie 426, w Göteborgu 420, w Antwerpji 406, w Gdyni 354, w Londynie 348, w Hull 319, w Liverpool 254.

Długość ogólna nabrzeży w Kopenhadze wynosi 36 klm. z tego większa część należy do „Port Authorithy", 1,1 klm. do państwa, 1,7 klm. do miasta i 9,3 klm. do prywatnych właścicieli.

Z powyższego widać, jak mylnemi byłyby mniemania, iż Gdynia posiada już wystarczająco rozbudowaną linję nabrzeży. Zanotować jednak wypada, iż od czasu wspomnianego szacowania długości nabrzeży w Kopenhadze przybywa Gdyni nabrzeże czechosłowackie, już wykończone, nabrzeże rumuńskie, oraz port drzewny Paged'a, który również niebawem stanie do użytku po północnej stronie kanału przemysłowego, nie licząc późniejszego zwiększenia długości nabrzeży, które powstanie przy zamknięciu basenu Prezydenta.

DOGODNOŚĆ WYSUNIĘTYCH PORTÓW.

W tych dniach linjowiec „Almkerk" holendersko-australijskiej linji wyładował wełnę w Verdon, specjalnej przystani pasażerskiej, położonej przy samym wylocie lejka Garonny, w odległości 100 klm. od Bordeaux. Wypadek wyładowania na tej pasażerskiej transatlantyckiej przystani dalekiego transportu wełny zasługuje na szczególną uwagę.

Port Verdon został bowiem zbudowany wielkim kosztem, przedewszystkiem dla francuskiej linji południowo-atlantyckiej, celem skrócenia pasażerom drogi, jak i dla umożliwienia zastosowania głębiej idącego tonażu na linji Bordeaux — Buenos Aires oraz uniezależnienia się od godzin przypływu.

Teraz się pokazuje, że ten „port de vitesse" w Verdon przydaje się również do wyładowania po drodze większych partyj cenniejszych ładunków, oszczędzając statkom wchodzenia do głębiej położonego Bordeaux.

Przykład ten jest dla nas tembardziej ciekawy, że Gdynia na Bałtyku jest wyjątkowo korzystnie położona dla tego rodzaju zawijania po drodze i dlatego posiada znaczną siłę atrakcyjną dla statków linjowych i innych zdążających do portów środkowego, wschodniego i północnego Bałtyku.

SOWIECKI PORT W MACHACZ-KAŁA NAD MORZEM KASPIJSKIEM.

Na środku zachodniego wybrzeża Kaspija leżał port Machacz-Kała, od roku 1870 nie powiększany. W ostatnich latach przed wojną światową obrót towarowy utrzymywał się tu na poziomie 650 000 ton. Od roku 1929 obrót portu szybko wzrasta i sięga już teraz 2 mil. ton rocznie. Obecnie związek sowiecki energicznie rozbudowuje ten port jako port przywozowy dla drzewa i wywozowy dla ropy naftowej. Port drzewny będzie całkowicie zmechanizowany. Przywóz drzewa morzem przewiduje się dla odciążenia kolei żelaznych od kilkuset tysięcy ton drzewa rocznie. Co do wywozu ropy naftowej, to Baku ma utracić swój monopol w dużej mierze na rzecz Machacz-Kała: już w r. 1937 przewiduje się z 13 mil. t. ropy, które się wywiezie morzem skierować tylko 6 mil. ton przez Baku, 7 zaś miljonów ma przejść przez nowy port naftowy w Machacz-Kała, który ma w tym celu otrzymać odpowiednie rurociągi i zbiorniki.

DWUDZIESTOLECIE SŁYNNEGO „ICE PATROL."

Stany Zjednoczone obchodziły w r. bieżącym dwudziestolecie ugruntowania instytu-

cji „Ice Patrol“, mającej na celu zapobiegać katastrofom okrętowym na skutek zderzeń z górami lodowemi (lodowcami), na północnym Atlantyku. 14 państw morskich utrzymujących komunikację na północnym Atlantyku, w tej liczbie Polska, udziałują w utrzymaniu tej służby „przeciwlodowcowej“. Polega ona na stałem krążeniu specjalnego typu krążowników wzdłuż określonych linij „przekroju“ na drodze gór lodowych — praca trudna, gdyż wykonywana bez przerwy we wszelkich warunkach pogody i przeważnie we mgle. Wytworzył się nawet typ oficerów-entuzjastów tej sprawy, spędzających na tych statkach po kilka miesięcy.

Służba ta zaprowadzona została na skutek straszliwej katastrofy Titanica, która pociągnęła za sobą śmierć zgórą 1500 osób. Godne jest zaznaczenia, że od czasu zaprowadzenia „Ice Patrol“ ani jeden okręt nie uległ kolizji z górą lodową.

Wiadomości celne, importowe i eksportowe

KONFERENCJA Z REFERENTEM HANDLOWYM KONSULATU R. P. W AMSTERDAMIE P. S. ŁUBIEŃSKIM.

W dniu 31 sierpnia przybył do Gdyni referent handlowy Konsulatu R. P. w Amsterdamie p. S. Łubieński, w celu odbycia w naszej Izbie konferencji z udziałem sfer gospodarczych w sprawach eksportu polskiego do Holandji i Indji Holenderskich.

Posiedzenie odbyło się pod przewodnictwem wiceprezesa Izby p. Inż. Rawicza-Szczerbo z udziałem delegata P. I. E. i Urzędu Morskiego, Dyrektora Izby oraz przedstawicieli firm zainteresowanych w eksporcie do Holandji i Kolonij Holenderskich.

Na wstępie p. Łubieński zaznaczył, iż obecnie eksport do Holandji jest bardzo utrudniony ze względu na politykę reglamentacyjną Holandji i dumping japoński.

Obecnie istnieje w Holandji lista obejmująca ponad 50 grup towarów kontyngentowanych w stosunku do lat bazowych 1931 i 1932, które były dla naszego eksportu do Holandji niekorzystne. Inaczej sprawa się przedstawia z eksportem do Indji. Reglamentacja w Indjach prawie nie istnieje, za wyjątkiem kilku grup towarów skontyngentowanych, które i tak bezpośrednio Polski nie dotyczą. W ostatnich czasach powstała w Indjach polska placówka konsularna, której kierownikiem i delegatem P. I. E. jest Dr. Przybyłkiewicz, Batavia — Westplein 4.

W dalszym ciągu obrad wywiązała się dyskusja nad usprawnieniem komunikacji z Indjami Holenderskiemi, ominięciem pośredników holenderskich i niemieckich oraz bezpośredniem połączeniem Gdyni z Indjami.

Na zakończenie konferencji poruszono sprawę eksportu węgla, ryb i wyrobów drzewnych do Holandji, i mebli, dykt, rur do Indji Holenderskich.

Po zakończeniu obrad p. S. Łubieński omawiał szczegółowo sprawy eksportu z zainteresowanymi przedstawicielami firm.

POWSTANIE BRAZYLIJSKO — POLSKIEJ IZBY HANDLOWEJ.

W dniu 22 czerwca 1934 r. został zalegalizowany prawnie statut Izby Handlowej Brazylijsko - Polskiej w Rio de Janeiro i w dniu tym rozpoczęła ona swą działalność jako samodzielna instytucja, przejmując jednocześnie funkcje sekcji handlowej przy T-wie Polsko-Brazylijskiem im. T. Kościuszki w Rio de Janeiro.

Ważniejsze cele i zadania Izby zostały następująco określone w art. 1 statutu:

1) propagować w obu krajach możliwości wzajemnej wymiany towarowej, za pomocą szczegółowych informacyj, stałej wystawy wzorów, ułatwiania porozumień, ułatwiania wprowadzenia nowego towaru i uzyskiwania ułatwień transportowych;
2) utrzymywać serwis informacyj, dotyczących towarów, cen, taryf celnych, transportu i firm handlowych;
3) współpracować przy organizacji wystaw, targów itp. mogących ułatwić wymianę handlową;
4) utrzymywać biuro celem udzielania informacyj handlowych i interwenjowania w interesie członków;
5) ułatwiać, wyłącznie na żądanie, polubowne załatwianie nieporozumień między firmami handlowemi, z których przynajmniej jedna musi być członkiem Izby.

Izba zorganizowała odpowiedni aparat celem skutecznego i szybkiego informowania zainteresowanych, tak co do możliwości nawiązywania nowych kontraktów, jak i dostarczania ścisłych danych tym, którzy już rozwinęli swoją działalność handlową na terenie Brazylji.

Izba pracuje w ścisłym kontakcie z Poselstwem Polskiem w Rio de Janeiro i z odpowiedniemi czynnikami brazylijskiemi.

IMPORT DRUTU KOLCZASTEGO DO INDYJ HOLENDERSKICH.

Poważnym artykułem importowym do Indyj Holenderskich i to artykułem o stałej kon-

sumcji jest drut kolczasty. Zapotrzebowanie na ten drut posiadają przedewszystkiem wszystkie plantacje, obok tego jednak również przedsiębiorstwa rządowe, krajowcy dla ogradzania swych domów itp. Importują go wszystkie bez wyjątku większe firmy importowe. Import drutu kolczastego kształtował się w ostatnich latach następująco:

w r. 1931 przywieziono 872,079 kg wart. 114,679 fl. hol.

w r. 1932 przywieziono 883,831 kg wart. 95,058 fl. hol.

w r. 1933 przywieziono tylko na Jawę 463,973 kg wart. 40,178 fl. hol.

w I kw. 1934 r. tylko na Jawę 208,121 kg wart. 17,961 fl. hol.

Do roku 1933 głównym dostawcą tego artykułu były Niemcy, obok nich zaś Belgja, statystyki jednak za rok 1933 i pierwszy kwartał 1934 r. wykazują ogromny wzrost importu drutu kolczastego z Japonji, dochodzący do ⅔ całości importu.

Ceny sprzedażne na rynku indyjskim, płacone ostatnio za drut kolczasty ocynkowany o średnicy 2,5 mm., w koziołkach po 39 kg wynoszą fl. hol. 4.25 za koziołek wagi brutto per netto. Jest to najpowszechniej używany typ drutu kolczastego oraz najczęściej występująca jednostka wagi. Obok tego jednak niektóre firmy kupują również drut w koziołkach po 50 kg., płacąc za koziołek fl. hol. 5,39 brutto per netto. Ceny rozumieją się łącznie z cłem i zarobkiem importera.

Cło dla drutu kolczastego ustalono na 12 proc. ad valorem. Koszta transportu morskiego z portów holenderskich do Indyj wynoszą 10 fl. hol. za 1000 kg. Za transport idący z Gdyni lub Gdańska, jako portów niebazowych dolicza się jeszcze 3 fl. hol. za tonę.

Cena statystyczna drutu kolczastego wynosi około fl. hol. 0,08 za kg. P. I. E.

IMPORT ZIEMNIAKÓW POLSKICH DO FRANCJI.

Import ziemniaków w ciągu 5 miesięcy, od stycznia do maja włącznie przedstawia się w sposób następujący:

w r. 1931 — 3.212.051 k. m., w tem z Polski — 408.210 k. m.

w r. 1932 — 1.329.941 k. m., w tem z Polski — 241.287 k. m.

w r. 1933 — 213.481 k. m., w tem z Polski — 67.360 k. m.

w r. 1934 — 393.944 k. m., w tem z Polski — 116.302 k. m.

W roku bieżącym daje się zaobserwować poważne zwiększenie dowozu z Polski, przy stosunkowo bardzo nieznacznym wzroście ogólnego importu ziemniaków do Francji.

Należy jeszcze zwrócić uwagę na kwestję opłaty celnej. Wprowadzona dekretem z dnia 20-go stycznia 1933 r. podwyżka ogólnej i minimalnej stawki celnej obowiązuje do dnia 1-go października 1934 r., to znaczy, iż do tej daty towar polski clony będzie po 30 franków od 100 kg brutto. Dziś nie da się jeszcze przewidzieć, czy władze francuskie taryfę tę i nadal utrzymają, czy też wprowadzą w niej jakąś zasadniczą zmianę.

Celem ułatwienia zorjentowania się w obecnej sytuacji, podajemy poniżej oficjalne notowania cen ziemniaków na Halach Paryskich z dnia 27. 7. 1934 r.:

Holenderskie — za 100 kg od 80 do 110 fr.

Holenderskie czerwone — za 100 kg od 120 do 140 fr.

Esterlingen — za 100 kg od 65 do 75 fr.

Według wiadomości podawanych z Bordeaux ceny ostatnio kształtowały się zwyżkowo: 70 do 80 fr. za Esterlingi. W innych miejscowościach notowano tenże gatunek po 55 do 65 fr. loco stacja załadowcza.

EXPORT DYKT I FORNIERÓW DO SYRJI

W statystyce syryjskiego handlu zagranicznego przywóz dykt i fornierów prowadzony jest w łącznej rubryce. Wynosił on:

Kraj pochodz.	Rok 1931		Rok 1932		Rok 1933		Rok 1934	
	Ilość kg.	Wartość Frs.	Ilość kg.	Wartość Frs.	Ilość kg	Wartość Frs.	Ilość kg	Wartość Frs.
Francja	49 660	390 160	18 331	181 340	20 870	146 660	17 090	75 120
Niemcy	54 429	144 560	144 117	245 180	219 021	294 420	6 380	10 100
Anglja	660	23 360	985	1 680	150	1 800	—	—
Austrja	31 765	112 120	24 340	76 520	46 395	97 260	58	2 480
Belgja	—	—	5 875	9 980	—	—	—	—
Grecja	—	—	—	—	—	—	—	—
Polska	17 712	81 180	15 295	96 600	31 039	220 640	17 862	118 080
Włochy	—	—	—	—	—	—	246 685	348 080
Holandja	—	—	—	—	5 678	7 640	25 000	33 960
Jugosławja	—	—	5 755	4 300	23 760	32 360	—	—
Szwecja	11 020	26 760	—	—	700	1 020	—	—
Stany Zjednoczone	—	—	20	40	—	—	—	—
Czechosłowacja	2 041	11 320	—	—	—	—	150	2 120
Rumunja	—	—	9 910	21 920	4 345	6 220	—	—
Inne kraje	261 791	609 940	150 863	266 880	381 927	501 760	4 043	29 840
Razem	429 078	1 378 420	376 842	908 500	733 885	1 309 780	317 298	619 720

Przywóz dykt ocenić można na 75 proc. wymienionych ilości. W latach 1931-33 przywóz dykt polskich zamieszczony był w rubryce „Inne kraje", która po uwzględnieniu w niej fornierów winna przedstawiać mniejwięcej całość bezpośredniego przywozu dykt z Polski. Pomimo znacznych w poprzednich latach cyfr importu dykt i fornierów z Niemiec, objęte niemi ilości dykt były według otrzymanych informacyj również pochodzenia polskiego, importowane za pośrednictwem hamburskich eksporterów. Podobnie przedstawiać się ma sprawa z dyktami importowanemi z Holandji. Od kilku lat, odkąd rynek syryjski konsumuje dykty olchowe zamiast z drzewa „ocumé", które przywożone były poprzednio z Francji, Polska jest według zgodnego twierdzenia miejscowych kupców jedynym dostawcą dykt do Syrji, które mają tu ustaloną dobrą markę. Z tego też względu oraz z powodu, iż podaż tego towaru jest mniejsza od zapotrzebowania, tutejsze sfery kupieckie są w stałem poszukiwaniu nowych źródeł zakupu dykt w Polsce. Wobec rozpowszechniającego się w Syrji przemysłu meblarskiego, liczyć się należy ze stopniowem zwiększającem się zapotrzebowaniem tego artykułu. Wprawdzie niedawno pojawił się w Bejrucie próbny transport dykt sowieckich, jednakże towar okazał się niskogatunkowy i nie zadawalniający odbiorców i z tego powodu dalsze tranzakcje w tym towarze przypuszczalnie nie nastąpią. Jedna z firm syryjskich nawiązała ostatnio kontakt z Masonit Corporation w Chicago, która to firma wyrabia w sposób patentowany płyty z prasowanych wiór drzewnych przypominające dykty, w różnych kolorach, deseniach, grubościach i w różny sposób preparowanej powierzchni. Przypuszczalnie artykuł ten pomimo swych zewnętrznych zalet nie zdoła konkurować z dyktami polskiemi z powodu stosunkowo wygórowanej ceny.

Rynek syryjski zapotrzebowuje wyłącznie dykty olchowe, gatunku BB i BBB, grubości 3, 4, 5, 6, 7, 8, 10 mm. (największy zbyt mają grubości 3—7 mm.), wymiarów 200/122, 154/154, 154/124 cm. jednakże w około 75 proc. mają zbyt wymiary największe. Miejscowy przedstawiciel jednej z firm polskich usiłuje obecnie wprowadzić na ten rynek również dykty grubości 10—30 mm. Ceny dykt kalkulowane są w walucie francuskiej cif Bejrut, a zapłata następuje przeważnie za gotówkę za wydaniem listów przewozowych ze skontem 3 proc., czasami na kredyt do 90 dni: w tych jednak wypadkach wskazana jest daleko idąca ostrożność. Przywozem tego artykułu zajmują się przeważnie firmy agenturowe liczące jako prowizję 3—5 proc.

Artykułem zbliżonym do dykt, który może znaleźć odpowiedni zbyt na rynku syryjskim są płyty klejone sosnowe z pustemi przestrzeniami w środku, przeznaczone do fabrykacji drzwi. Podobne płyty, nie importowane dotychczas na rynek tutejszy, oferowała jedna z firm niemieckich grubości 25—70 mm., w środku pełne, skutkiem czego jednak okazały się one za ciężkie i zbyt drogie. P. I. E.

MOŻLIWOŚCI ZBYTU NAPOJÓW ALKOHOLOWYCH W SYRJI.

Konsumcja zagranicznych napojów alkoholowych jest w Syrji znaczna i wykazuje tendencje wzrostu pomimo miejscowej produkcji powszechnie używanego araku. Powodem tego objawu jest skłonność tamtejszej ludności do alkoholu, klimat umożliwiający w ciągu chłodnych miesięcy konsumcję napojów alkoholowych skoncentrowanych oraz powolne wyzwalanie się sfer muzułmańskich z odnośnych zakazów religijnych. I tak przywóz napojów (oprócz wina i piwa), w których alkohol jest rezultatem dystylacji wina, trzciny cukrowej i jej melasy, wyniósł w roku 1934 — 495 ton, natomiast dystylacji innych produktów — 82 ton (w tem 73 ton whisky). Istnieje zatem możliwość wprowadzenia nowych napojów, które wzbudzają naogół zainteresowanie konsumentów, o czem świadczy rozpoczęty w ostatnich czasach przywóz rumuńskiej śliwowicy i tureckich nalewek owocowych.

Z tych względów wydaje się wskazane rozpoczęcie zabiegów, mających na celu zbyt na rynku syryjskim, oprócz wódki wprowadzanej przez Państwowy Monopol Spirytusowy w Warszawie, również polskich nalewek owocowych (nie likierów, które są zbyt słodkie dla tamtejszych konsumentów z szerokich sfer, wśród ludności zaś europejskiej preferencja dla tych wyrobów pochodzenia francuskiego jest już ustalona), whisky, o ile byłaby znacznie tańsza od angielskiej, oraz wódek w rodzaju starki i śliwowicy.

Sposób, stosowany przy wprowadzeniu napojów nieznanych i uznany jako praktyczniejszy i tańszy od drogiej reklamy prasowej nie docierającej zresztą do szerokiej ludności, jest:

a) powierzanie przez firmy zagraniczne obranym przedstawicielom pewnej ilości miniaturowych butelek z napojem, odpowiadających ściśle pod względem kształtu i napisu na etykiecie butelkom oryginalnym, dla dostarczenia ich sklepom detalicznym do bezpłatnego rozdawania;

b) dostarczanie tekturowych ściennych afiszów, efektownych pod względem doboru kolorów, z napisem w języku francuskim i arabskim.

Butelki winny posiadać etykiety w języku francuskim (oprócz oryginalnej nazwy napoju) z doklejonym na odwrocie lub pod spodem tłumaczeniem w języku arabskim.

P. I. E.

OBROTY HANDLOWE POLSKO — EGIPSKIE.

Według danych statystycznych egipskich eksport polski do Egiptu wykazuje w pierwszych miesiącach br. wyraźną tendencję zwyżkową, jak na to wskazują następujące cyfry:

kwiecień 1934	Ł. eg. 12.919
kwiecień 1933	Ł. eg. 4.778
styczeń—kwiecień 1934	Ł. eg. 33.902
styczeń—kwiecień 1933	Ł. eg. 22.111

Jak widać z powyższego w pierwszych 4-ch miesiącach br. nastąpiła poprawa w naszym eksporcie o 50 proc. w stosunku do tegoż okresu r. ub., zaś w miesiącu kwietniu eksport nasz wzrósł trzykrotnie.

Wzrost ten jednak nie wpłynął na zmniejszenie się salda ujemnego naszych obrotów towarowych z Egiptem, które przeciwnie, nawet kilkakrotnie wzrosło. a to skutkiem zwiększających się zakupów przez Polskę bawełny egipskiej. Saldo to wskazuje za 4 pierwsze miesiące r. ub. cyfrę około Ł. eg. 50.000 i podniosło się w takim okresie b. r. do cyfry około Ł. eg. 200.000.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 7 DO 17 SIERPNIA 1934 R.

AUSTRALIJSKI ZWIĄZEK. Rozporządzeniem z dnia 30 maja 1934 r. zniesiona została reglamentacja importu syntetycznych farb z zagranicy.

AUSTRJA. Z dniem 16. 8. 1934 r. zostały dopuszczone, w ograniczonym narazie zakresie, pocztowe przesyłki pieniężne zagranicę. Przesyłki do wysokości 100 szyl. zostały do szeregu krajów m. in. i do Polski dopuszczone bez żadnych ograniczeń. przesyłki powyżej 100 szyl. tylko za zezwoleniem Banku Narodowego.

Do towarów zakazanych do przywozu zaliczone zostały:

31	Mąka owsiana i inne wyroby młynarskie z owsa	6. 8. 1934
60	uwaga. Narybek pstrągów i ryb z rodziny pstrągów	6. 8. 1934
246b	Obsadki wiecznych piór także ze stalówkami z nieszlachetnych metali oraz ich części składowe	6. 8. 1934
275	Skórki z owiec, jagniąt, kozlów, kóz i kózek surowe (zielone albo suszone także solone albo wapniowe) dalej nieprzerobione	6. 8. 1934
279	Skóry kozłów, kóz, koźląt, jakoteż owiec i jagniąt z wyjątkiem skór na rękawiczki, skór lakierowanych i skór bronzowanych	6. 8. 1934
307	Bielizna z celulozy	6. 8. 1934
344b	Naturalne kamienie szlifierskie o średnicy poniżej 1 m., także w połączeniu z drzewem, żelazem, albo nieszlachetnemi metalami	6. 8. 1934
447b	Żarówki	6. 8. 1934
500 g 2	Węglan amonowy	6. 8. 1934
500 h 1	Azotan potasowy	6. 8. 1934
548c	Zabawki z kauczuku	6. 8. 1934

BELGJA. W najbliższej przyszłości należy oczekiwać skontyngentowania importu przędzy czesankowej wełnianej i materjałów wełnianych.

BRAZYLJA. Ministerstwo Finansów szeregiem zarządzeń zwolniło ostatnio znaczną ilość towarów od obowiązku oddawania dewiz uzyskanych przy eksporcie Bankowi Brazylijskiemu po kursie urzędowym; odtąd mogą je eksporterzy sprzedawać na wolnym rynku bez żadnych ograniczeń. Dla uniknięcia omyłek ogłosiło to Ministerstwo listę towarów, które jeszcze podlegają obowiązkowi oddawania dewiz. Są to m. in.: konserwy mięsne, mięso mrożone, wełna surowa, skóry futrzane, złoto i srebro i wyroby z nich, bawełna, ryż, cukier, guma surowa, kakao, niektóre owoce, tytoń, drzewo itp.

BUŁGARJA. Na mocy dekretu z dn. 1 sierpnia 1934 r. zabroniony został import, produkcja i handel heroiną.

CZECHOSŁOWACJA. Z dn. 10 sierpnia 1934 roku obniżone zostało dodatkowe cło na żyto z 50 na 44 kc. i na owies z 45 na 31 kc.

FRANCJA. W Journal Officiel z dn. 1 sierpnia 1934 ogłoszony został dekret, na mocy którego kontyngent na kaszę. grysik. kaszę perłową i inne tym podobne produkty z innych zbóż, niż pszenica (poz. 76) ustalony został aż do końca 3 kwartału 1934 r. w wysokości 3650 q. Powyższe rozporządzenie nie dotyczy towarów załadowanych bezpośrednio do portów francuskich. lub będących w drodze do Francji. Opłaty licencyjne od tych artykułów wynoszą: od kaszy. grysiku itp. 10 fr. od 100 kg., od soczewicy w ziarnach 27.50 fr. od 100 kg., od soczewicy śrutowanej zawierającej powyżej 10% mąki 40 fr. i od mąki — 45 fr. od 100 kg.

GWATEMALA. Obniżone zostały stawki celne na worki bawełniane z 0,15 na 0,05 dol. od 1 kg.

HOLANDJA. Z dn. 21. VII. 1934 wprowadzono monopol na import i eksport strączkowych: przydzielono go do monopolu rolniczego w Centrali Rolniczej i Bydła.

Poza skontyngentowaniem makuchy zostają z dn. 1. 8. 1934 r. zmonopolizowane i przydzielone do monopolu mąki w Centrali Rolniczej i Bydła.

JUGOSŁAWJA. Ostatnie rozporządzenie Ministra Finansów zmieniło istniejące przepisy w tym kierunku. że instytucje finansowe będą w przyszłości obowiązane oddawać tylko 60 proc. otrzymywanych dewiz. a nie, jak dotąd, 80 proc.

KUBA. W dniu 2. VI. 1934 wydano dekret wprowadzający pewne ograniczenia wypłat zagranicznych dla przeciwdziałania ucieczce kapitałów. Zakazano nim wszelkich wypłat zagranicznych w postaci wywozu bądź to pieniędzy. bądź to dewiz, o ile nie zachodzi jeden z wypadków w dekrecie przewidzianych, które jednak ujęte są w sposób liberalny. W szczególności dopuszczalne są wszelkie wypłaty na pokrycie należności za importowane towary. a tylko przekazujący winien bankowi przedłożyć fakturę wzgl. zobowiązać się do przedłożenia jej w ciągu dni 90-ciu; bank zaś zobowiązany jest o każdej wypłacie zagranicznej zawiadomić Sekretarjat Finansów. gdzie utworzona zostaje Centrala Kontroli Wywozu Pieniędzy.

MEKSYK. Obniżone zostały stawki celne na oleje i tłuszcze zwierzęce i roślinne, medykamenty, środki dezynfekcyjne itp. Rozporządzenie weszło w życie z dn. 29 lipca 1934 r.

NIEMCY. Zawarty został nowy układ rozrachunkowy między Bankiem Rzeszy a Austrjackim Bankiem Narodowym. Przewiduje on wypłaty między obu krajami jedynie za pośrednictwem tych banków a wyklucza uprzednio alternatywnie dopuszczony clearing prywatny. Również prywatne tranzakcje kompensacyjne będą w przyszłości dopuszczone tylko w wypadkach wyjątkowych.

NORWEGJA. Z dniem 14 lipca 1934 weszły w życie zmiany stawek i uzupełnienia do nomenklatury w taryfie celnej norweskiej, przyczem zwyżce uległy dodatkowe cła na odzież — 1,20, 3 i 6,80 kr. (dot. 0,75, 2 i 6 kr.) i 2,50, 6 i 13 kor. (dot. 1,50, 5 i 12 kor.) i skóry 4, 7 i 15 kr. (dot. 3, 6, 14 kor.)

RUMUNJA. W końcu maja r. b. wydane zostało rozporządzenie ministerstwa finansów, na mocy którego dozwolony został pozakontyngentowy import towarów wartości do 2000 lei. Obecnie wydane zostało zawiadomienie do odnośnych urzędów celnych, że z dniem 10 sierpnia wyżej omówione rozporządzenie zniesione zostało o tyle, że ulgi stosowane będą tylko do osób prywatnych, które dla własnego użytku towary te importują, a bynajmniej nie do kupców, którzy towar tak wysyłali dla celów handlowych.

STANY ZJEDNOCZONE. Przedłużony został bez ograniczeń do 31 października 1934 r. import napojów alkoholowych do Stanów Zjednoczonych.

SYRJA. Dekretem z dn. 3 lipca 1934 wprowadzono zmiany w taryfie syryjskiej przez uzupełnienie niektórych pozycyj i zmianę cła ad valorem na cło specyficzne. Powyższym zmianom uległy między innemi następujące towary: miedź surowa, przędza z jedwabiu naturalnego, przędza z odpadków z jedwabiu, rowery, mydła toaletowe, kwas węglowy, blacha miedziana.

Rozporządzeniem z dnia 26 czerwca 1934 przyznany został bezcłowy import następujących towarów palestyńskiego pochodzenia: bateryj elektrycznych i akumulatorów, czekolady, marmelady i wyrobów cukrowniczych, wody kolońskiej i kosmetyków, bielizny, pończoch, skarpetek i siatek dziecinnych do materaców.

SZWAJCARJA. W związku z wprowadzeniem z dniem 7 sierpnia 1934 reglamentacji importu miodu poz. 71, odnośne władze wyjaśniają, że powyższa reglamentacja odnosi się do wszystkich państw.

SZWECJA. Rozporządzeniem z dnia 22 czerwca z mocą obowiązującą od 1 lipca 1934 r. podwyższone zostało cło na rury kute przez zaliczenie ich pod pozycję z 782 do 783, co się równa zwyżce z 4 kor. na 5 kor. za 100 kg.

URUGWAJ. Z dniem 5. 8. 1934 r. został cały przywóz poddany systemowi licencyjnemu. W przyszłości władze celne będą dopuszczały towary zagraniczne tylko po przedłożeniu przez importera licencji wystawionej przez właściwą organizację gospodarczą. Minister Finansów może określić wyjątki od tej zasady o ile chodzi o wypełnienie umów poprzednio zawartych.

Możliwości handlowe i eksportowe

UWAGA

Polskie firmy eksportowe do których zwrócą się z propozycją nawiązania stosunków handlowych f-my Theodore R. Sofianos, rue Acharnon 125, Athènes względnie „Comptoir Général d'Orient") oraz P. Spentras & Co., Athènes, zechcą porozumieć się z Państwowym Instytutem Eksportowym w celu otrzymania informacyj. E/19034/3S/Ch. i E/18661/47/Ch.

Firma francuska posiadająca agentury na terenie Chin zainteresowana jest pośredniczeniem w sprzedaży artykułów polskich. E/18975/3R/Ch.

Szereg poważnych firm jugosłowiańskich pragnie nawiązać kontakt z polskimi eksporterami. E/19247/92/Ch.

Komisyjna firma w Algierze obejmie przedstawicielstwo firm polskich na tamtejszym terenie. E/19666/61/Ch.

Firma szwedzka interesuje się importem z Polski smoły z drzewa bukowego. P/19001/6C/MM.

Firma angielska interesuje się importem z Polski krzeseł i wieszaków. P/18953/3B/MM.

Na rynku angielskim istnieje zapotrzebowanie na trzonki jesionowe do młotków. P/18546/40/MM.

Na rynku angielskim istnieje zainteresowanie dla wałków drewnianych toczonych. P/18601/40/MM.

Na rynku angielskim są możliwości ulokowania tektury drzewnej. P/18362/40/MM.

Rynek holenderski interesuje się importem z Polski łyżek drewnianych, stolnic i innych wyrobów drewnianych dla gospodarstwa domowego. P/19118/40/MM.

Firma północno - afrykańska interesuje się importem z Polski świec parafinowych. P/19512/3R/MM.

Firma francuska interesuje się słomą owsianą. R/18570/38/Pi.

Firma duńska prosi o oferty na cebulę dużą jadalną w workach 50 kg fob Gdańsk względnie Gdynia. R/20220/25/Pi.

Firma niemiecka zakupi kaszę jęczmienną dla reeksportu do Indyj. R/20150/74/Pi.

Firma argentyńska interesuje się otrzymaniem przedstawicielstwa firm polskich na następujące artykuły: produkty chemiczne wynalazki szkło i produkty szklane, wyroby fajansowe, naczynia emaljowane zabawki. P/18632/3C/Ro.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

Przemysł i handel rybny na Wybrzeżu

KRONIKA.

— **POŁOWY MORSKIE W SIERPNIU BR.** wyniosły ogółem 284.930 kg ryb o wartości 138.301 zł. Stanowi to wzrost w stosunku do tego samego miesiąca roku ubiegłego. Podział połowów na poszczególne gatunki ryb przedstawiał się następująco (w nawiasie podane ceny za jeden kg w złotych): troć (łosoś) 170 kg (4 zł), płastugi (flądry): stornia 121.910 kg (0,40 zł), zimnica 16.520 kg (0,40 zł), głazica 5.050 kg (0,40 zł), skarp 5.330 kg (0,60 zł), śledziki 16.110 kg (50 gr), węgorze 23.350 kg (2,40 zł), wątłusze (dorsze) 72.640 kg (0,20 zł), węgorzyca (kwap) 14.060 kg (0,40 zł), makrele 1.050 kg (2,40 zł), szczupaki 3.780 kg (1.80 zł), okonie 2.860 kg (0.80 zł), płocie 900 kg (0,60 zł), certy 1.000 kg (0,50 zł).

Bardzo ciekawe przemiany okazuje podział na poszczególne okręgi, i tak najwięcej złowili rybacy z Gdyni, bo 68.040 kg o wartości 31.108 zł, co stanowi jednakowoż zmniejszenie w stosunku do roku ubiegłego. Rybacy z Helu wykazali zwiększenie połowów w porównaniu z tym samym czasem roku zesz-

łego 67.030 kg — 33.314 zł. Miejscowości na Półwyspie od Jastarni do Wielkiej Wsi wykazały dwukrotne zwiększenie połowów łowiąc 43.210 kg o wartości 23.719 zł. Czterokrotne zwiększenie połowów w stosunku do roku ubiegłego dały miejscowości nad pełnym Bałtykiem od Chłapowa do granicy niemieckiej, bo 17.500 kg (8.830 zł). Zjawisko to wytłumaczyć można silnym ruchem letniskowym w tych miejscowościach i wielkiem zapotrzebowaniem ryb morskich. Miejscowości nad Zatoką Pucką od Pucka do Obłuża wykazały 30.290 kg o wartości 29.412 zł. Połowy powyższe uważać można jako połowy przybrzeżne dalsze połowy na pełnym Bałtyku dały w sierpniu 38.150 kg dorszy i 720 kg flądер.

Na morzu Północnem piętnaście statków Tow. Mewa uprawiało połowy śledzi, z czego przywieziono do Gdyni 742/1 i 440/2 (całych i półbeczek).

Podział zbytu złowionych ryb wykazuje w dalszym ciągu zmniejszanie się roli Gdańska jako odbiorcy, dokąd wywieziono 61.870 kg o wartości 23.413 zł, wędzarnie polskie na wybrzeżu przerobiły 41.020 kg o wartości 35.996 zł, a na rynku miejscowym sprzedano 182.060 kg (96.892 zł).

— **RUCH W PORCIE RYBACKIM W GDYNI W SIERPNIU BR.** był bardzo ożywiony. Oprócz połowów własnych importowano śledzie solone. Ogółem przybyło dziesięć statków ze śledziami solonemi w w ilości 1.350.000 kg. Z tego przypadło na śledzie islandzkie jeden statek z 468/1 i 188/2, śledzie norweskie 1 statek 276/1 oraz 135/2, śledzie angielskie (szkockie): sześć statków przywiozło 3.795/1 i 5.555/2 polskie śledzie z połowów na Morzu Północnem 742/1 i 440/2 przywiezione dwoma statkami Żeglugi Polskiej. Waga całej beczki 1/1 wynosi 160 kg, półbeczki 1/2 około 80 kilo.

Przywiezione śledzie solone złożono częściowo w Magazynach Tranzytowych zwykłych i chłodzonych, częściowo wysłano bezpośrednio wagonami lub barkami do kraju. Ogółem wysłano do kraju z portu rybackiego 52 wagonów ze śledziami solonemi, a zagranicę (tranzyt do Rumunji) 11 wagonów oraz jeden wagon do Gdańska.

— **IMPORT ŚLEDZI ŚWIEŻYCH W LODZIE W SIERPNIU BR.** wyniósł 34.000 kg brutto. Są to śledzie przychodzące regularną linją dwa razy w tygodniu z Hamburga do Gdyni dla potrzeb wędzarń w porcie rybackim produkujących biklingi oraz konserwy z tego surowca. Przewóz od jednej tony wynosi z Hamburga 12 RM., co wypada taniej od drogi kolejowej. Pozatem cło preferencyjne morskie (trzy razy niższe od lądowego) sprzyja importowi tych śledzi przez Gdynię. Należy podkreślić, że dotychczas śledzie te przychodziły jedynie drogą lądową przez Niemcy, a obecne próby wykazały możliwości dogodnego transportu drogą morską nawet w miesiącach letnich.

— **PRACA HALI I CHŁODNI RYBNEJ W SIERPNIU BR.** Do komór chłodniczych przyjęto ogółem 91.710 kg ryb morskich i przetworów rybnych z polskich połowów, oraz 283.000 kg śledzi solonych (szkockich). Na połowy morskie przypada 88.060 kg ryb, na ryby słodkowodne 1.536 kg, wędzone ryby krajowe 515 kg, wędzone ryby importowane 1.599 kg.

Zamrożono w sierpniu 44.272 kg dorszy, 1.509 kg węgorzy i 198 kg innych ryb.

Do składu na hali licytacyjnej przyjęto 307.000 kg śledzi solonych, a w magazynach tranzytowych 718.000 kg śledzi solonych importowanych.

Produkcja lodu dała 211.024 kg lodu sztucznego, którą to produkcję sprzedano całkowicie na rynku gdyńskim.

W pomieszczeniach biurowych umieszczono trzy nowe firmy handlu śledziowego.

Wobec braku miejsca w komorach chłodniczych większe partje śledzi solonych importowanych skierowano do chłodni w Gdańsku.

— **ZNIESIENIE OBOWIĄZKU BARWIENIA LODU SZTUCZNEGO DLA KONSERWACJI RYB** wynika z okólnika Nr. 31/34 z dnia 20 sierpnia br. wydanego przez Ministerstwo Opieki Społecznej. W okólniku tym zaznaczono: „...że niema istotnych przeszkód do wyrabiania lodu sztucznego niebarwionego, przeznaczonego do konserw., lub chłodzenia artyk. żywności, które nie mogą być spożyte w stanie surowym (np. ryby „...niema również przeszkód do używania lodu sztucznego niebarwionego do konserwowania i chłodzenia artykułów żywności wywożonych zagranicę“.

Wyjaśnienie Ministerstwa Opieki Społecznej usunęło więc wątpliwości jakie przyniosło rozporządzenie o barwieniu lodu.

— **NOWE FIRMY W PORCIE RYBACKIM W W GDYNI.** W ostatnich dniach zarejestrowano w Gdyni 2 nowe f-my handlu śledziowego. 1) Tow. Handl. „Polisland“ I. J. Szper. Sp. Komand., mające na celu skoncentrowanie importu solonych śledzi z Islandji, oraz 2) Firma „Polonia“ dla importu śledzi świeżych w lodzie. Obydwie firmy wynajęły pomieszczenia biurowe w Hali i Chłodni Rybnej w porcie rybackim.

— **IMPORT ŚLEDZI ŚWIEŻYCH W LODZIE** odbywa się w dalszym ciągu regularnie dwa razy w tygodniu z Hamburga. W dniu 1 września s/s Tatti i dnia 4 września s/s Christian Russ przywiozły 22.000 kg śledzi brutto.

— **ŚLEDZIE SOLONE Z POLSKICH POŁOWÓW NA MORZU PÓŁNOCNEM** przywiózł w dniu 6 września statek Wiborc w ilości 240/1 i 270/2. Mimo kontroli jaką prowadzi komisarz rządowy w Holandji nad połowami śledzi, transporty przychodzące do Gdyni poddawane są obserwacji Straży Granicznej, która zakupuje z każdego statku próbne beczki.

— **W PIERWSZYM TYGODNIU WRZEŚNIA IMPORT ŚLEDZI SOLONYCH** do portu rybackiego do Gdyni wyniósł 70/1 inslandzkich (s/s Ursa z dnia 3 bm.) oraz 1.350/1 i 450/2 śledzi szkockich (s/s Rimac z dnia 3 bm.)

— **WYJAŚNIENIE.** W związku z notatką umieszczoną przez nas na tem miejscu w numerze 23-cim z dnia 25 z. m. p. t. „Zatarg polskich importerów śledzi islandzkich z dostawcami itd.“. wyjaśniamy, iż wspomniane w notatce nałożenie aresztu na 500 beczek śledzi nie odnosi się do śledzi islandzkich.

Komunikaty

KOMUNIKAT ZWIĄZKU GOSPODARCZEGO SPÓŁDZIELNI MLECZARSKICH W POZNANIU.

SYTUACJA NA RYNKACH ZBYTU.

Masło.

Ubiegły tydzień sprawozdawczy od 28. 8. do 3. 9. 1934 minął tak zagranicą jak i w kraju przy bardzo spokojnej tendencji. Znaczne dostawy na rynek angielski zarówno z krajów europejskich jak i z krajów południowej części kuli ziemskiej oddziałują deprymująco, skutkiem czego ceny ulegają stopniowo zniżce. Masło polskie z braku standartu

notowane jest najtaniej po 60—62 sh za cwt loko Londyn, jednak transakcje zawierano już po części poniżej 60 sh w szczególności w odniesieniu do II gat., których zbyt napotyka na coraz większe trudności. Kopenhaga obniżyła notowanie w dniu 30. 8. 34 z 182 na 176 koron za 100 kg.

Położenie na rynku krajowym wybitnie się pogorszyło nietylko skutkiem obniżenia notowań angielskich, lecz również i to w głównej mierze skutkiem znacznego okrojenia premji eksportowej począwszy od bieżącego miesiąca. Krajowe hurtowe ceny nie przewyższają już na ogół zł. 2.— za kg. Poznań notuje w półhurcie zł. 2.20—2.30, w detalu zł. 2.60 za kg. I gatunku, Katowice około zł. 2.20 w drobnym hurcie.

Jaja.

Dostawy nieznaczne spowodowały przy normalnej konsumcji mocną tendencję. W Poznaniu notowano zł. 1.00—1.05 w drobnym hurcie, zł. 1.10 w detalu za mendel świeżego towaru.

Wydawnictwa

CZASOPISMO SKARBOWE.

Ukazał się numer 8 Czasopisma Skarbowego. Pierwsza część numeru jak zawsze poświęcona jest sprawom zawodowym Urzędników Skarbowych, druga zaś omówieniu zagadnień z teorji i praktyki Skarbowości. W tej części umieszczony został artykuł p. B. Matuszaka p. t. Prawo celne, omawiający rozporządzenie Pana Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 29 października z. r. o prawie celnem.

T. SEIFERT. Technika Międzynarodowego Przewozu Towarów. (Przewóz morski, kolejowy, lotniczy i pocztowy) Lwów. Wydawnictwo Zakładu Narodowego — Imienia Ossolińskich.

Ukazała się ostatnio w druku książka pod powyższym tytułem, dająca w formie zwięzłej: pojęcie o umowie najmu okrętu, konosamencie, morskim rynku frachtowym, awarji, ubezpieczeniu morskiem, spedycji portowej, międzynarodowym przewozie kolejowym, lotniczym i pocztowym. Do tekstu dołączony jest szereg wzorów poszczególnych dokumentów przewozowych. Praca Dra Seiferta jest pożytecznym przyczynkiem do pogłębienia wiedzy o handlu morskim, tak jeszcze niestety mało studjowanem w Polsce.

Zawiązanie Spółki z ograniczoną odpowiedzialnością opracował p. Tadeusz Dorożała, kierownik kancelarji notarjalnej. Poznań 1914. Drukarnia Ostoja. — Broszura p. T. Dorożały daje szereg praktycznych wskazówek w sprawie zawiązania wspomnianej Spółki, oraz wzory pełnomocnictw, statutów i t. d.

ODJAZDY STATKÓW Z GDYNI I GDAŃSKA.

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Do portów bałtyckich — Gdańsk — Tallinn — Kotka Helsingfors
Baltic Ports — Danzig — Tallinn — Kotka Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów – Dates of sailings

s/s	Gdynia wtorek	Gdańsk sobota	Tallinn środa	Kotka piątek	Helsingfors sobota
Cieszyn	—	8. 9.	12. 9.	—	15. 9.
Capella	11. 9.	15. 9.	19. 9.	—	22. 9.

Po 16 listopada br. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.

Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required — Through Bills of Lading to all Finish Ports — The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Rauma — Mantyluoto — Kristinestad — Wasa — Jacobstad — Ixpila — Uleaborg — Kemi,

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Annelise — z Gdyni 6/7. 9.   s/s Nordland — z Gdyni 15/16. 9.

Do Tallinna i Rygi

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Tiber — z Gdyni 9/10. 9.   s/s Skjöld — z Gdyni 23/24. 9.

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki	Gdańsk soboty	Ryga środy
Neptun	10. 9.	15. 9.	12. 9.
Minos	17. 9.	22. 9.	19. 9.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 12/13. 9   s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 19/20. 9.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.

Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York and Mediterrannean Ports.

Do Stockholmu

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 13/14. 9.   s/s Marieholm — z Gdańska 15/17. 9.

Do Helsingborg — Malmö

Behnke & Sieg

s/s Egon — z Gdyni 12. 9.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Erna — z Gdyni 18/19. 9.

Do Kalmaru

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 17. 9.

Do Malmö — Halmstad — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iwan — z Gdyni 19. 9.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 17. 9.

Gdańsk (Danzig) — Brema (Bremen)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Irene — z Gdańska 8. 9.
s/s Neptun — z Gdańska 15. 9.

Do Hamburga (Hamburg)

Rummel & Burton

s/s Little Evy z — Gdyni 11. 9.
s/s Little Evy — z Gdyni 19. 9.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Hinrich	8. 9.	11. 9.
Albert	15. 9.	18. 9.
Olga	18. 9.	22. 9.

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Tczew — z Gdyni 11. 9.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich śródziemnomorskich, oraz do portów położonych nad Łabą.

Notice: Through B/L to all transatlantic, English and Mediterrannean Ports and Elbe Ports.

Do Oslo i wschodnio-norweskich portów (Moss — Kambo — Drammen) (Oslo and East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Baldwin — z Gdyni 7. 9. — z Gdańska — 6. 9.
s/s Akershus — z Gdyni 14. 9. — z Gdańska — 13. 9.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i zachodnio-norweskich portów (West-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Jaederen — z Gdyni 17. 9. — z Gdańska 15. 9.
s/s Ursa — z Gdyni 1. 10. — z Gdańska 29. 9.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.

Notice: Through B/L to all North-Norway Ports, Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Bella — z Gdyni 14. 9.
s/s Taeran — z Gdyni 21. 9.
s/s Chorzów — z Gdyni 11. 9. — z Gdańska 14. 9.
s/s Cieszyn — z Gdyni 18. 9. — z Gdańska 21. 9.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek, z Rotterdamu w każdą sobotę. Poza wyżej wymienionemi statkami „Żegluga Polska" przyjmuje ładunki do Rotterdamu na statki dodatkowe „Godhem" i „Ludwig Kolberg" odchodzące z Gdyni w soboty oraz z Gdańska w poniedziałki.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i in. portów holenderskich oraz do portów reńskich.
Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Condor	6. 9.	8. 9.
Oscar Fridrich	10. 9.	12. 9.
Leda	13. 9.	15. 9.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich
Notice: Through B/L to all transatlantic and Rhenis. Ports.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s	Odjazdy—Sailings Gdynia	Gdańsk	Antwerpja
Irisen	11. 9.	14. 9.	21. 9.
Cieszyn	18. 9.	21. 9.	28. 9.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Condor — z Gdyni 6. 9. — z Gdańska 8. 9. s/s Butt — z Gdyni 17. 9. — z Gdańska 19. 9.

Do Amsterdamu

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Nereus — z Gdyni 11/12. 9. s/s Orpheus — z Gdyni 18/19. 9.

Do Londynu

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lech — z Gdańska 11. 9. — z Gdyni 13. 9.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Bałtonia — z Gdańska 18. 9. — z Gdyni 20. 9.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lublin — z Gdańska 12. 9. — z Gdyni 13. 9.
s/s Lwów — z Gdańska 19. 9. — z Gdyni 20. 9.

Do Leith — Grangemouth

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Haarlem — z Gdyni 14/15. 9. s/s Majorka — z Gdyni 7/8. 9.
s/s Corsica — z Gdyni 14/15. 9.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre — La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Tiber — 9/10. 9. s/s Skjold — z Gdyni 23/24. 9.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Lisboa — z Gdyni 19. 9. s/s August Schultze — z Gdyni 12. 10.
Ładuje bezpośrednio do Las Palmas.

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir—Villa Alhucemas— Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Lisboa — z Gdyni 19. 9. s/s August Schultze — z Gdyni 12. 10.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości.
Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo

Bergenske Baltic Transports Ltd

s/s Palermo — z Gdyni 25. 9.
Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Ebro — z Gdyni — 20/21. 9.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

m/s Gotland — z Gdyni 8. 9. m/s Nordland — z Gdyni 24. 9.
s/s Smaland — z Gdyni 22. 9.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich.
Notice: Through B/L to all Lewant Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Scanyork — z Gdyni 9. 9. s/s Scanmail — z Gdyni 16. 9.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)

Linja Gdynia—Ameryka

s/s Kościuszko — z Gdyni 22. 9.

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s San Francisco — z Gdyni 16. 9.

Bergenske Baltic Transports Ltd

s/s Helacles — z Gdańska 6. 9. — z Gdyni 8. 9.
s/s Equator — z Gdańska 1. 10. — z Gdyni 3. 10.
s/s Aura — z Gdańska 18. 10. — z Gdyni 20. 10.

Gdynia — Daleki Wschód (Far East)

Do Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Sanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Dardanus — z Gdyni 15. 9. s/s City of Eastbourne — 6. 10.

Gdynia — Karachi, Bombay, Alleppey, Madras, Calentta, Rangoon

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Ceylon — z Gdyni 25. 9. m/s Thalotta — z Gdyni 15. 10.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA.

Homeward Sailings to Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten)

Nowy York (New York) — Philadelphia — Gdynia

American Scantic Line

Sailings from New York Odjazdy z Nowego Yorku	Philadelphia	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Minnequa — 13. 9.		s/s Minnequa — 26. 9.
s/s Scanyork — 29. 9.		s/s Scanyork — 13. 10.

Linja Gdynia—Ameryka
(Polskie Transatlantyckie Tow. Okrętowe)

Sailings from New York Odjazdy z Nowego Yorku	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Kościuszko — 6. 9.	s/s Kościuszko — 18. 9.
s/s Pułaski — 22. 9.	s/s Pułaski — 4. 10.

Halifax (Canada) — Gdynia

Linja Gdynia—Ameryka

Sailings from Halifax Odjazdy z Halifax'u	Oczekiwane w Gdyni Due to arrive at Gdynia
s/s Kościuszko — 8. 9.	s/s Kościuszko — 18. 9.
s/s Pułaski — 24. 9.	s/s Pułaski — 4. 10.

Tallinn — Kotka — Helsingfors — Gdynia — Gdańsk

„Żegluga Polska" S. A.

Sailings - daty odjazdów

	Gdynia Wtorek	Gdańsk Sobota	Tallinn Środa	Kotka Piątek	Helsingfors Sobota
s/s Cieszyn	—	8. 9.	12. 9.	—	15. 9.
s/s Cap[illegible]	11. 9.	15. 9.	19. 9.	—	22. 9.

Po 16 l[illegible]ada 1933 r. statki pow. zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku

Hamburg — Gdynia Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Sailings — odjazdy

s/s lub substytut	Hamburg środy i soboty	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Hinrich	5. 9.	8. 9.	11. 9.
Albert	12. 9.	15. 9.	18. 9.
Olga	15. 9.	18. 9.	22. 9.

Żegluga Polska

s/s	Hamburg	Gdynia	Gdańsk
Tczew	8. 9.	11. 9.	15. 9.

Rummel & Burton

s/s Little Evy — z Hamburga — 15. 9. — w Gdyni — 19. 9.
s/s Little Evy — z Hamburga — 25. 9. — w Gdyni — 28. 9.

Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Sailings

z Rotterdamu — s/s Chorzów — 8. 9.
z Rotterdamu — s/s Śląsk — 15. 9.
z Rotterdamu — s/s Bella — 10. 9.
z Rotterdamu — s/s Taernan — 17. 9.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Sailings — odjazdy

Statek lub substytut	Rotterdam wtorki i soboty	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Leda	8. 9.	13. 9.	15. 9.
Butt	11. 9.	17. 9.	19. 9.

Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Sailings

z Antwerpji — s/s Irisen 7. 9.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

z Antwerpji — s/s Butt 8. 9. — w Gdyni 17. 9.

Brema (Bremen) — Gdynia — Ryga — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Daty odjazdów — Sailings

Statek lub substytut	Brema czwartki	Gdynia poniedziałki	Ryga środy	Gdańsk soboty
Neptun	6. 9.	10. 9.	12. 9.	15. 9.
Minos	13. 9.	17. 9.	19. 9.	22. 9.

Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Lech	6. 9.	9. 9.	11. 9.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Baltonia	13. 9.	16. 9.	18. 9.

Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

	Odjazd z Hull (Sailing from Hull)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Lublin	6. 9.	9. 9.	12. 9.
s/s Lwów	13. 9.	16. 9.	19. 9.

Porty Golfu — Gdynia
Golf Ports (U. S. A. Cotton and South Atlantic Ports) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Wychodzi Tampico	New Orleans	Galveston/Houston	Savannah	Przyjazd Gdańsk/Gdynia
m/s America		1. 8.	25. 8.	—	24. 9.
m/s Stureholm		8. 9.	15. 9.	21. 9.	14. 10.

Rio de Janeiro — Victoria — Santos — Gdynia/Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

Bezpośrednia okazja załadowania k a w y

	Termin wyjścia Santos	Przyjazd Gdynia	Gdańsk
s/s Atlanta	9. 8.	12. 9.	14. 9.
s/s Aura	23. 8.	26. 9.	26. 9.

Lewant — Gdynia — Gdańsk

Polska — Lewant, Agencja Okrętowa S. z o. o.

	Termin wyjścia Pireus	Istanbul	Izmir	Beyrouth	Aleksandrja	Jaffa	Haifa	Palermo	Przypuszczalny termin nadejścia Gdynia-Gdańsk
m/s Nordland	22. 8.	12. 8.	22. 8.		26. 8.	5—8. 8.			16. 9.
m/s Smaland		30. 8.			5. 9.			21/23. 9.	25. 9.

Z Casablanca oraz innych zachodnio-marokańskich portów

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s August Schultze — wychodzi z Casablanca 23. 9. — oczekiwany w Gdyni 10/12. 10.